

Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA | № 14. | d. 20 kwietnia 1922 r.

26.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 4/IV 1922 r. № VI 1950/25/22 w sprawie podziału napraw parowozów i wagonów.

Zmieniając „przepisy z dnia 27 października 1919 r., ustalające definicje kategorji napraw dla parowozów i wagonów" ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Kolei Żelaznych, № 10 z dnia 25 listopada 1919, Ministerstwo Kolei Żelaznych wprowadza z dniem ogłoszenia niniejszego okólnika następujący podział napraw:

A. Dla parowozów wraz z tendrami.

1. Naprawa główna, której parowóz ma podlegać normalnie co 6 lat, połączona jest z rewizją wewnętrzną kotła po zdjęciu kotła z ram, wyjęciu wszystkich rur ogniowych i dokładnem oczyszczeniu kotła z kamienia i polega na gruntownej naprawie podwozia i mechanizmu oraz kotła w zakresie gwarantującym co najmniej 6 cioletnią jego służbę.

W razie uszkodzenia lub przedwczesnego zużycia części parowozu może być parowóz poddany naprawie głównej przed upływem 6 lat, o ile zakres dokonywanej naprawy dorównuje normalnej naprawie głównej, a mianowicie: jeżeli konieczne jest zdjęcie kotła z ram, wyjęcie wszystkich płomieniówek, wymiana całych ścian kotłowych, lub ich części w zakresie wymagającym według ustawy kotłowej przeprowadzenia rewizji wewnętrznej kotła i próby ciśnienia, prostowanie ostojnic i t. p. W razie dobrego stanu parowozu i możności przesunięcia terminu rewizji wewnętrznej kotła do lat 7-miu naprawę główną wykonuje się równocześnie z rewizją wewnętrzną.

2. Naprawa średnia polega na naprawie i doprowadzeniu do zupełnego porządku mechanizmu podwozia i kotła parowozu w zakresie

umożliwiającym nieprzerwaną służbę co najmniej do następnej naprawy średniej względnie głównej.

Naprawa średnia powinna być zasadniczo połączona z wyjęciem kół i obtoczeniem obręczy kołowych.

Do naprawy średniej odstawia się parowozy wedle potrzeby bez ściśle określonych terminów — przyjmuje się jednak, że w normalnych warunkach między dwoma sąsiedniemi naprawami głównemi przypadają 3 naprawy średnie.

3. Naprawa bieżąca polega na usunięciu spostrzeżonych przy parowozie usterek i uszkodzeń w zakresie mniejszym niż przy naprawie głównej lub średniej celem przyprowadzenia parowozu do stanu zdatnego do służby i trwa dłużej niż jedną dobę, przyczem dzień wycofania z ruchu i objęcia służby nie liczy się jako dzień naprawy. Do naprawy bieżącej należy zaliczać także wyjęcie kół, o ile nie jest połączone z ogólną naprawą parowozu w zakresie naprawy średniej.

B. Dla wagonów osobowych.

1. Naprawa główna obejmuje doprowadzenie wagonu do zupełnego porządku z gruntowną naprawą pudła. Do tej kategorji zaliczają się naprawy połączone a) z całkowitą odbudową pudła, b) z wymianą lub naprawą żelaznych lub drewnianych ostojnic, lub czołownic jeśli konieczne jest roznitowanie ramy c) z naprawą lub wymianą słupków ze zdjęciem najmniej trzeciej części blaszanego obszycia pudła, d) z odnowieniem przynajmniej połowy dachu.

2. Naprawa średnia jest doprowadzenie wagonu do zupełnego porządku bez gruntownej naprawy pudła. Naprawie średniej lub głównej podlegają wagony w miarę potrzeby (mniej więcej co trzy lata) przyczem po zbadaniu wstawionego do naprawy wagonu zapada decyzja, czy wagon ma podlegać naprawie średniej czy też głównej.

3. Rewizja, polega na zbadaniu i naprawieniu podwozia, obtoczeniu lub wymianie zestawów kołowych, usunięciu wszelkich braków lub usterek w zewnętrznem i wewnętrznem urządzeniu wagonu.

4. Naprawa bieżąca, trwająca ponad jedną dobę (dzień wstawienia do naprawy i dzień wyjścia z naprawy nie rachują się) połączona z naprawą lub wymianą poszczególnych części uszkodzonych i usunięciu usterek zauważonych przy tem.

C. Dla wagonów towarowych.

1. Naprawa główna lub odbudowa odbywa się w miarę potrzeby, lub podczas rewizji okresowej, jeśli naprawy analogiczne z naprawami wyżej wskazanemi dla wagonów osobowych (patrz p. B. 1).

2. Rewizja okresowa połączona jest z całkowitą naprawą podwozia, pudła i dachu i doprowadzeniem wagonu do stanu, aby wagon mógł służyć aż do następnej rewizji bez poważniejszej naprawy.

3. Naprawa bieżąca trwająca ponad jedną dobę (nie rachując dnia wstawienia i wypuszczenia wagonu z naprawy), polega na naprawie, wymianie, lub umocowaniu oddzielnych części zapasowych lub usunięciu zauważonych braków lub usterek.

Naprawę taboru, uszkodzonego przypadkowo, należy zaliczać do jednej z powyżej podanych kategorji, zależnie od zakresu robót.

Za Ministra
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu.

27.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych Warszawskiemu T-wu Fabryk Cukru z dn. 31/III 1922 r. № V 216 w sprawie nadania inż. Wolskiemu i Wiśniewskiemu prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych bocznicy od Dobrzelina przez Oporów—Model—Luszyn do Sannik.

Na mocy art. 22 ustawy „o udzieleniu koncesji na koleje żelazne prywatne" z dnia 14/X 1921 r. (Dziennik Ustaw № 88 poz. 646) Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem firmie „Wolski i Wiśniewski" inżynierowie, Warszawa, ul. Marszałkowska № 153 m. 7, działającej z ramienia Warszawskiego T-wa Fabryk Cukru prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych bocznicy od Dobrzelina przez Oporów—Model—Luszyn do Sannik, przyczem przyjmuje Ministerstwo do wiadomości zobowiązanie inż. p. Z. Pannenki Administratora Warszawskiego T-wa Fabryk Cukru i przedłożenie kwitu № 996 Kasy Min. Kol. Żel. z dnia 28/I 1922 r. z opłaty tysiąca trzystu pięćdziesięciu marek.

Projektowana bocznica ogólnej długości wraz z warjantami trzydziestu pięciu kilometrów przechodzić będzie przez Województwo Warszawskie, które Ministerstwo Kolei Żelaznych powiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.

Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

ZAWIADOMIENIA.

Mianowania.

Dr. Henner Stanisław, b. szef O. K. T. W. Radom—naczelnikiem działu gruntowego (wywłaszczeń) w Wydziale prawnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.
L. dz. I. 1904/3/22.

Inż. Dowsin Leon — Dyrektorem Oddziału Wołkowyskiego Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie.
L. I. 14212/3/21.

Inż. Firich Antoni, st. komisarz masz. k. p. — naczelnikiem parowozowni głównej w Stanisławowie.
L. I. 2047/3/22.

Schmidt Teodor — dyrektorem Wydziału kontroli dochodów w Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.
L. dz. I. 4627/3/22.

Maruszkin Józef — dyrektorem Wydziału dochodów w Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie.
L. dz. I. 5035/3/22.

Przeniesienia ze względów służbowych.

Wobec zwinięcia Oddziału Budowy Kolei Państwowych dla Małopolski przenosi się z dniem 1 kwietnia 1922 r.

Dyrektora Oddziału inż. Marcinkiewicza Romana, st. radców bud. inż. Gismana Ferdynanda i inż. Machalskiego Maurycego, st. radcę kol. inż. Wójcikiewicza Władysława, radców bud. inż. Christelbauera Ludwika i inż. Martiniego Władysława do Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Radcę bud. inż. Seremeta Józefa, st. kom. inż. Homelskiego Antoniego do Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Radcę bud. inż. Lewickiego Jana do Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku.

St. kom. bud. inż. Lejczaka Ignacego do Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

L. dz. I. 4406/3/22.

Przeniesienia na emeryturę.

Inż. Fischler Aba, st. radca kolei państwowych, Dyrekcja Lwów, z dniem 1 czerwca 1922 r.

L. I. 17363/3/21.

Unieważnienia.

Duplikat legitymacji instruktorskiej, wydany przez Centralny Związek Kółek Rolniczych a poświadczony przez Ministerstwo Rolnictwa i Dóbr Państwowych na imię instruktorki na powiat Puławski, Zofji Czarneckiej, jako skradziony, niniejszym unieważnia się.

Wzamian duplikatu rzeczonego wydano wtóry, numer 2.

Tłoczono w Drukarni Państwowej. 17316